

formazione stessa della domanda di trasporto, in termini ad esempio di:

- diverso ruolo dei costi di trasporto all'interno della funzione di produzione dell'impresa;
  - direzione, quantità e frequenze dei carichi trasportati;
  - requisiti attesi dai servizi di trasporto, quali affidabilità, puntualità, ecc.;
- b) con riferimento al presumibile considerevole aumento dei livelli di scambio che conseguono all'allargamento ed all'internazionalizzazione dei mercati, ciò che solleva questioni ben note in ordine alla capacità delle reti infrastrutturali, all'intermodalità, ecc.;
- c) con riferimento alle preoccupazioni per le esternalità negative (congestione, incidentalità, impatti ambientali) derivanti dal progressivo incremento del traffico veicolare pesante, sia a livello locale, sia nell'attraversamento di ampi tratti del territorio regionale;
- d) con riferimento, infine, ai notevoli cambiamenti in atto nel settore degli operatori di trasporto merci a fronte di un'esigenza diffusa di razionalizzazione e riorganizzazione dell'offerta.

Per quanto frammentarie, ed in certa misura scontate per coloro che operano nel settore, le osservazioni appena esposte lasciano chiaramente intravedere la molteplicità delle implicazioni o, in altri termini, la complessità, che un'analisi della mobilità delle merci mette in campo.

Gli studi svolti dall'Ires nel corso del 1992-94 non hanno ovviamente la pretesa di esaurire nessuna delle questioni adombrate nelle osservazioni suddette, bensì si limitano ad effettuare una ricognizione in ordine a due argomenti in larga misura complementari.

*1. La formazione della domanda di trasporto merci*, con riferimento alla quale oltre ad un'analisi dei movimenti delle merci in Piemonte è stata condotta un'indagine diretta presso alcune aziende.

Più in particolare, l'indagine è stata motivata da un duplice ordine di ragioni:

- a) rilevare in che misura peculiarità settoriali, produttive e di mercato delle diverse imprese, influenzino i livelli delle merci generate e le